



夏季高温 汽车自燃八大原因 你需要知道



每年6月至10月,是汽车自燃的高峰期,消防部门曾对机动车自燃事故进行过分析:其中小轿车火灾居多,占40%以上;行驶状态下发生火灾居多,占70%左右;火灾原因以电线短路居多,占60%以上。车辆自燃一般不外乎以下八种原因,车主只要“对症下药”采取相应的预防措施,就可以避免车辆自燃的发生。

原因1:电路老化

经过一段时间的使用后,汽车的电线会老化,外表绝缘层脱落,电路故障或者电线接触不良会造成短路,从而引起自燃。
维修技师处方:定期检查电路,如果电线出现胶皮老化,电线发热等情况,应及时修理。

原因2:不正确的改造电路

有的车主在购买新车后,往往自己加装一些东西,如防盗器,音响等。一些店的工人不专业,不分析线路结构,不考虑线路的功率,随意引电线,不加保险,不固定电线等,这些错误操作都会造成危险。
维修技师处方:尽量少改变电路,如果想装的话,一定要找技术熟练的店做。

原因3:长期不清理接线柱

发动机舱内油泥阻止散热,导致温度过高或者电瓶接线柱因杂质、油污使接触点发热引发燃烧。
维修技师处方:勤检查,发现发动机舱或接线柱脏了,应及时清理。

原因4:油路泄漏

由于油路多数是使用橡胶材质,橡胶老化会发生龟裂造成汽油泄漏。
维修技师处方:定期检查油路,发现问题及时更换,保持发动机整个系统整洁干净。

原因5:静电导致起火

静电!!



例高于男性。因为女性有比较高的比例在加油期间回驾驶室等待,驾驶人回到座位上摩擦座椅带电,有可能在放电时引起火灾。同时,由于一些衣物、座套等原因,车上的静电积累到一定程度的话,也会发生火灾。
维修技师处方:平时注意放电,比如买一个放电棒,选择座套或者穿衣服多用纯棉质地的等。

原因6:吸烟造成燃烧

并不是说吸烟的时候直接把车点着,而是在吸烟后没有把烟头熄灭就直接放在烟灰缸内,或者把打火机放在仪表盘上经过暴晒后发生爆炸引起燃烧。
维修技师处方:车内尽量少吸烟,不但减少隐患,还对我们的健康有利。注意吸烟后打火机和烟头的处理。还需要注意的是,空气清新剂或者杀虫剂等罐装物品也可能造成爆炸。

原因7:停车不当造成燃烧

停车时,一定要注意车底是否有易燃物,比如说干草、枯枝等。车辆长时间行驶后三元催化器温度升高,达300~400摄氏度。如果车底有易燃物,就可能让车辆起火。
维修技师处方:停车时进行检查,确认车下没有易燃物。

原因8:仪表台上放打火机、香水

随着天气变热,这些易燃易爆物品很可能成为爱车自燃的元凶。
维修技师处方:你的爱车里可千万不要放打火机、香水等物品。

(据重庆晨报)

中国汽车工业协会建议 小排量车永久减税

近日,中国汽车工业协会提出一个对未来购买小排量客户非常有利的建议。该协会正在游说发改委以及工业和信息化部将小排量车购置税减半的政策纳入规划中,并长期执行,而这也符合我国节能减排的“主旋律”。中国此前已发布规定,要求到2020年国产乘用车平均油耗降到5升/百公里,而今年为6.7升/百公里。因此为了达到这个目标,很多车企都在布局小排量车市,国产小排量发动机,如果有减税政策的刺激,未来小排量车型能选择的品种将更加丰富。

中汽协提出减税建议

去年第四季度,打算购买小排量车的消费者收到政府发来的红包——我国决定从2015年10月1日到2016年12月31日,对购买1.6升及以下排量乘用车实施减半征收车辆购置税的优惠政策。

减税政策对当时处于低迷的车市来说是一剂强心剂,中国汽车销量在过去8个月里有7个月出现增长。去年第四季度,车市强力反弹,全年中国汽车产销量均超过2450万辆,创全球历史新高,连续7年蝉联全球第一。在这个政策的

刺激下,2015年中国品牌乘用车销售同比增长15.3%,占乘用车销售总量的41.3%,比上年同期提高2.9个百分点。

去年,小排量车购置税减半的政策是经中汽协建议后实施的,而政策今年年底将到期,因此中汽协又发出新的呼吁。中国汽车工业协会副秘书长叶盛基6月13日表示,正在说服发改委以及工业和信息化部将这项减税政策纳入规划中。叶盛基说,这项政策不仅将提振消费,而且有助于引导行业趋势。应该鼓励小型汽车的发展纳入行业规划指导原则中。

如果政府采纳这个建议,意味着未来购买1.6L及以下排量车型的车主,可以长期享受购置税减半的政策优惠。

而多位车企人士表示,小排量车减税政策符合节能减排的目标,对提振车市销量的作用非常明显,但又不像前几年那样引起哄抢,令车市出现爆发性增长。因此延长实施时间的概率非常高。

车企加码小排量车市场

中国一直在有部署地推进节能减排计划。从2015年到2020年,工

信部为当年生产乘用车设立的平均油耗目标分别为百公里6.9升、6.7升、6.4升、6.6升、6.5升和5升。

因此,除了加快新能源车市的布局外,小排量化也是车企推新品时的一大考虑。“新君越20T车型可以享受到国家购置税减半的优惠,能够为消费者节约1.1万元的真金白银。”今年3月新君越上市时,别克市场营销部部长包晔向媒体解释旗下B级车新君越为何要搭载1.5T动力系统时如是说。按通用汽车的规划,2017年前,1.4L与1.5L涡轮增压发动机小排量发动机将应用到通用汽车旗下五大品牌的27款车型上。

宝马、奥迪等豪华品牌也不例外。宝马的2系旅行车、X1等车都搭载了1.5T三缸发动机。根据奥迪在今年初制定的全新战略,发动机小排量化将成为2016年的发展重点,目前Q7、A7和新款A6L均已开始搭载排量更小的发动机。而即将上市的车型中,A4L入门车型将采用1.4T发动机。

如果中汽协的建议得到采纳,未来小排量车有长期的减税政策,车企对小排量车的态度也更加积极,这一细分市场销量份额占比将会进一步扩大。(据南方都市报)



轮胎不止是橡胶 复杂性和科技性值得点赞

轮胎可不止是你看到的那层黑乎乎橡胶,它所具有的复杂性和科技性可不比一辆汽车简单。想想看,滚在地上的几条轮胎承受着几百公斤甚至上百吨的重量,而且还得滚的出色,滚出“胎生”精彩,而接触地面的橡胶面积却只有巴掌那么大,你不应该给这个跳“芭蕾”的黑胖子点个赞,打个赏吗?

那轮胎到底有何德何能让我们必须对它真正地重视起来呢?首先是轮胎的胎体结构,由内而外分为气密层(密封轮胎防止漏气)、趾口(将轮胎固定在轮圈上的结构,也是轮胎受力最大的部分)、胎体层(轮胎骨架,对内承受气压,对外承受车重和路面冲击)、钢丝层、覆盖层(防止胎体钢丝过度扩张变形,加强胎体刚性,同时保证胎面最大接地面积),最后就是我们肉眼能看到的胎面、胎肩、胎侧了,所有跟抓地、排水、支撑等性能方面相关的部分都是这三个结构最先要面对的。

所谓轮胎性能,对于普通消费者来说在通常情况下并不会有很大的差别,而在极端情况下就大大不同了。轮胎厂商和汽车厂商一样,新品上市前的测试工作也是十分艰巨的,这是给轮胎新品定性的过程。而我们作为媒体,测试轮胎更像是替消费者来验证轮胎厂商是否将这款新品做到了名副其实。

从测试项目上来说,专业汽车媒体的测试项目和步骤与厂商前期开

发的测试项目有高度重叠。一般分为0~100公里/小时加速测试、100~0公里/小时紧急制动测试、180米蛇形绕桩测试、车内/外噪声测试和日常主观评价测试。由于厂商的前期开发十分复杂,因此,除了上面这些必做项目,还有很多针对轮胎细节的客观测试和种类繁多的主观测试,比如针对耐久性、噪声控制等测试项目。不仅需要更多专业测试仪器,还要有很多针对性的大型合架,工作量甚至比整车开发测试还要大。

测试轮胎需要测试人员需要有特别敏感的神经系统。在做100~0公里/小时制动测试的时候,由于车上时速表数据与真实速度有偏差(表显时速一般比真实速度快3~5公里/小时),因此必须使用利用多颗卫星定位的专业测试仪器(英国Racelogic出品的Vbox系列应用最为广泛)。并且在仪器显示真实100公里时速之后高3~5公里时速时迅速全力制动,这样就能保证仪器设定的测试范围在制动区间内,读数才有效。而这样的测试要在同一路况下来回进行十次取平均值,成绩即被认定评价轮胎制动抓地性能的依据。而整个测试过程,测试人员还要凭借各种神经来捕捉轮胎在每次紧急制动时细小的状态,如循迹性是否一致,对ABS的影响是否过大等等。

同样,主观评价测试由于没有仪

器辅助,对测试人员的经验和敏感度要求更高。传入车内的轮胎噪声会比操控体验来的更早,无论车辆隔音如何,噪声的不同频段都有可能传入车厢。人类对噪声的感受有好有坏,某一频段的噪声或许不会被注意到,但是测试人员就需要捕捉到这一频段的噪声,并且判断是否有类似“温水煮青蛙”的问题。轻易就能感受到的噪声就要区分到底是胎面主沟槽或者石块造成的还是胎壁造成的,进而对轮胎外观的设计进行评价。在操控感受方面,轮胎胎体的刚性会直接表现在过弯时的支撑,不好的胎体结构会在转弯时带来“崴脚”的反馈,经过颠簸时并不会有效吸收震动。就像师傅带徒弟一样,主观评价非常难,不仅对媒体测试来说需要大量积累经验,就连厂商的主观评价测试人员在两年之内出师是绝无可能的。需要特别说明的是,拿到新胎不做两百公里以上的磨合就开始评论轮胎感受的主客观评价都是耍流氓!因为新胎刚落地的时候都会有噪声低、抓地感好的假象,那是新胎保护层在作怪。

轮胎看着不起眼儿,但是里面的学问可是真不少。消费者甚至媒体除了要多了解轮胎本身的构造,还要多研究配方,多看厂商和少数有经验的媒体做的测试报告,在其中找到一些有价值的点,这样才不会发现在市面上各种鱼龙混杂的所谓测试评价所蛊惑。(据金羊网(广州))

夏季汽车保养 必须避免的养护误区

很多车主对自己的爱车都是关怀备至,甚至达到“爱”的程度。即时你真的“爱”它,也不能爱的太过分。你为了更好地保护引擎,将机油加的过满,其实这是不对的。下面介绍一些方法,教您如何更好的去“爱”车,而不是去“害”车。

误区一:润滑油,贵的就好

错误观点:有的车主认为便宜无好货,所以在选择润滑油时觉得价格越贵就越好。

解决方法:适合的才是最好的,我们在选择润滑油时不能只看价格,而要选择适合自己车型和季节的润滑油才是正确做法。好的润滑油要根据SAE黏度级别和API质量级别来选择。以“SAE10W-40”为例,SAE是指黏度级别,W指适合冬季用的油,W前面的数字越小,说明这种润滑油的低温流动性越好,冷启动时润滑更好;后面的数字10、20、30、40等指黏度的大小,数字越大,表示高温的黏度越高。在夏季换油,最好选择后面数字较大的油。

误区二:空调不凉,一定缺氟

错误观点:炎炎夏日,很多人都无比怀念冬季的那一丝寒冷,总是把空调调得特别低。一些车主发现爱车的空调不制冷,想当然地判断为“空调缺氟”,直接开到维修站或路边维修店,要求加氟。幸运的,遇到4S店里负责责任的维修师傅,还能按部就班地检查,要是一些路边维修店,问题不但没解决,反而越“治”病越多。

解决方法:一定要去正规修理厂,请维修专家做出正确的判断。如果盲目加氟,空调管路的氟超过标准,系统管路的压力也会相应升高,反而会使系统散热不良,空调不凉。

误区三:夏季一定要降低胎压

错误观点:其实,胎压过低比胎压高更加危险。因为胎压过低,使轮胎与地面接触面积增加,行驶时胎内温度不断增加。同时,由于胎侧变形严重,内部的钢丝、帘布层老化加剧,高速行驶也会使轮胎温度迅速增加导致爆胎,并且使耗油量增加,轮胎寿命降低。

解决方法:建议车主们最好去大型正规的轮胎店,为轮胎和备胎充氮气。氮气为惰性双原子气体,化学性质极不活跃,热膨胀系数低,热传导性低,在温度变化时,体积膨胀远比空气低,降低了爆胎几率。充氮气的轮胎行驶时变形小,抓地力提高,降低了滚动阻力而减少燃油消耗。轮胎的安全与否与汽车安全有着直接的关系,我们在轮胎养护时不可轻视。

误区四:洗车时,顺手冲冷凝器

错误观点:有的车主在洗车时,让洗车工用高压水枪顺便冲冷凝器和水箱,清理上面的灰尘和杂物。

解决方法:车主清洁水箱杂质是非常重要的养护方法,清理本身是没问题的,但这种草率的做法就有失妥当了。应该先用压缩空气,从内向外清理表面的灰尘,清理树叶和柳絮等异物,再用水管从内向外冲洗,使冷凝器和水箱彻底干净。

误区五:空调开关锁定内循环

错误观点:一些车主将空调开关始终置于内循环的位置,其实这种方式有些欠妥,空调的调节方式应该随温度和环境而定。

解决方法:启动发动机后,最好运转几分钟,先打开鼓风机,并开窗通风,待车内温度稍降再开空调,以减少发动机和压缩机的负荷;先使用车内循环,使空气迅速降温,行驶一段时间后,待车内温度与车外环境温度大致持平,再使用外循环,可以保持车内的空气清新。另外,切记不要在车内睡觉。

气温越来越高而且有点变化无常的夏季,成为汽车故障的多发期。无论是防止汽车发生自燃等火灾,还是防止潮湿侵入引发故障,水与火两者都成为安全行车的大敌。除了车辆本身的损害之外,夏季的酷热也可能引起司机与乘客身体的不适,从而间接地引发行车事故。因此,夏季养车一定要避免误区,找准方法,真正把车养好。

(据慧聪汽车网(北京))

